

Comandanti sul fronte orientale

---

# L'anima e il cervello

della lotta aerea nel Cuban

(Da un inviato della Stefani) Fronte orientale, 1 | tanto le 10 di mattina e mi ha  
comunicato adesso che è stato  
battuto il 50 e l'ultimo assedio

Capo di S. M. la quarta porta aerea ed era generale di Brigata, il settembre era già generale di Squadra aerea, comandante il 1° gruppo aereo, e nel gennaio di quest'anno, quando il complesso dei nostri aerei aveva marciato verso l'Est, aveva portato a Stalingrado, aveva ritornato tutta l'offensiva aerea, imbandendo aeroplani armati e che avevano fatto delle belle divisioni del "Panzer" e che, in caso di lancio maraviglioso, aveva assicurato fin l'ultimo respiro i rifornimenti agli eroici difensori di Stalingrado.

## Un uomo superiore

Spalle poderose di granatiere, occhio chiaro d'aviatore, sorriso pronto: dall'alto della sua maschia figura si impone il magnifico comandante di un'unità aerea, che non

Dopo averci mostrato sulla carta lo schieramento delle forze germaniche ed averci confermato la sua sicurezza di contenere l'avversario, si volge verso le truppe, il nemico, sia nel cielo che sulle posizioni terrestri, il generale ci

una delle più forti strategie belliche del mondo, e cioè l'impiego di masse imponenti di aerei. Il mezzo di generale di aviazione sconnata, ormai, dalle cognizioni apprese dalle varie scuole di guerra, l'impiego di reparti aerei, la dottrina nelle azioni, il logoramento a imporre all'avversario, le sorprese in campo strategico, sono tutte questioni che esulano dalle esperienze passate: occorre farsele sui nuovi fronti e saperle imporre al punto d'all'avversario.

Quando si scontrano nel cielo grandi gruppi di corroni che contemporaneamente si lanciano all'attaglia per imporre una all'altra la propria supremazia, quando facciano la spola tra le retrovie ed un campo armato per assicurare la vita coi rifornimenti aerei, quando

occorre manovrare istantaneamente mezzo migliaio di aerei in volo, per un'azione di guerra, da un giorno all'altro, per poterli usare su un nuovo settore e assicurare il dominio perfetto del cielo contro un avversario che vuol imporre la sua manovra, quando il tempo, situazione che può cambiare, sconvolge la struttura di tutto un conflitto, bisogna veramente essere un uomo superiore, volitivo, audace, rotto a tutte le asie.

Ed il generale von Korten fabbricò un aereo per oltre un milione, a pieno equipaggio, che sembrava ha mancato di un colpo, anche quando una macchina bomba sovietica gli ha fatto crollare addosso un rifugio improvvisato nel cielo, e, a pieno equipaggio, è sceso a ridosso delle prime linee.

Al primi di gennaio, manda la

**Viva irritazione inglese**  
contro la stampa spagnola

Stoccolma. La campagna dei giornali svedesi si è accesa a condannare le stragi nelle popolazioni civili e la distruzione di opere d'arte e monumenti.

scariarsi gli elio. «L'ultimo uomo,  
giorno seguente la sua visita,  
aeroporto veniva sommerso, ma  
una parte del materiale e dei suoi  
giornali erano stati alloggiati in  
tutto dagli elicotteri che avevano  
volato tenerli in elio grania alla me-

zione degli artigiani. Gli armamenti sventati sul campo, batterie avversarie ributtate e ridotte al silenzio, postazioni di armi automatiche centrate; gli artigiani della contraerea erano stati buoni per tutti gli altri.

**L'ordine di Stalin**

Ora von Korten, da qualche mo-  
do, comanda le forze aeree germani-  
che che sostengono il peso di tut-  
t'altri.

un ataccato russo, nel settore del  
bano. Era per noi sommarmente  
interessante poterlo rivedere in  
questo delicato momento, ed egli  
fu accolto, con entusiasmo, la no-  
stra proposta di visitare il suo ter-  
reno. Ben schierata sui vari deci-

di aerei, la squadra aerea von Korten ha dimostrato ogniorno di possedere una struttura degna delle migliori grandi unità germaniche. Bisogna considerare che i Sovietici hanno concentrato nel settore del Caucaso, av-

La vivace campagna della stampa spagnola ha suscitato molta indignazione e nervosismo a Londra, afferma il corrispondente dell'*Aftonbladet*. Nondimeno a' c'Inglese più illuminati sono d'

cordo con Franco che i bombardamenti senza riguardo delle popolazioni civili, oltre ad essere inumani, suscitano il desiderio di rappresagie e quindi sono causa di nuove distruzioni. In altri amb

ti si cerca invece di spaventare Franco dicendogli che egli, che deve prima di molti amici in ghilterra, li sta ora perdendo uno ad uno con la sua politica stile agli alleati e che la neutra-

...no cercato di sopporre le loro  
periticità con l'impiego a massa  
squadroni di aeroplani da cac-  
e da bombardamento veloci. In  
solo scontro, oltre 200 moni-  
modernissimi russi, inglesi e  
americani sono stati affrontati da

«Messerschmitt» dei tipi  
ritra e «Gustav», 92 apparecchi  
versari, dopo pochi minuti di  
imbarbimento accanito, scontava  
il perdito disegno del loro Co-  
mandi. Dopo un giorno, oltre 45  
macchine venivano abbattute in  
Budapest.

L'Agenzia Press riceve da So-  
che dopo le salutarì epurazioni  
bande di partigiani in Bosnia,  
Zegovina, Montenegro, bande di  
munisti cacciati, anghelotti, di

Vedete — ci dice von Korten, non aver risposto ad una domanda — che il nostro esercito è un altro aspro, grosso combattimento ed il terzo giorno i superstiti facevano fugaci apparizioni nel cielo della battaglia.

telefonata, che supponiamo  
pervenga dai posti di av-  
tamento sulle linee — sono sol-  
ma sono stati battuti da forze  
desche e bulgare e sono ora as-  
diati.

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some faint smudges and discoloration, characteristic of old paper. The left edge of the page is bound into a dark, possibly black, inner cover material. There is no text or other markings on the page.

\_\_\_\_\_







## Grano di follia

Sento il peso degli anni solo a primavera. A primavera unghino dal di fuori nuove forze sul corpo. E' come quando si incide la scorza di una pianta e ne colano umori. Nel momento in cui l'albero è colpito le fronde si scolorano ma poi ringallardiscono. Ho notato questo. Non so, però, poiché sono sprovvisto di nozioni botaniche, se il ringiovanimento dipende dall'incisione o da altro. Io a primavera mi sento come l'albero colpito. Avete notato quella sonnolenza che in questi tempi vi prende anche di mattina? O, se camminate, i piedi pesano? Non si può camminare a lungo. Bisogna riposarsi su una panchina o appoggiarsi. Questo è il peso degli anni. Fino a qualche anno fa non lo sentivo. Ciò significa che comincio ad invecchiare? O non piuttosto che comincio a ringiovanire? E' un fatto: ma quando la primavera è passata, torno giovane, com'ero.

Oh, quando tutto arde, nel sole, è la mia stagione. Vi racconterò che faccio. Me ne vado, a una certa ora della mattina, quando non ci può essere più dubbio sulla bellezza della giornata, in campagna, in maniche di camicia, a testa nuda, per una strada che so io.

Mi porto, sottobraccio, un giornale o un libro con il quale riparo. La campagna è piena come la città. Mi innesto nella grande strada e cammino. Vado. Non c'è anima. Un giovedì incontrai una lavandaia che aveva spinto l'asina nella cunetta, all'ombra. L'asina era carica di roba. Erano scatti bianchi, certo pieni di lenzuola o fodere da cuscini. Non riusciva a montare in groppa. Me ne offesi da stafia. Fu allora che prendemmo a parlare e diventammo amici. E ogni giovedì ci si incontra. Mi insegnò tante cose che non avrei mai saputo altrimenti. Oh, se sapeva come si lavano le lenzuola nell'acqua del fiume, la Domenica. Si chiamava appunto Domenica. Io invece non avrei saputo lavare un fazzoletto senza cadere dentro. Un giorno me le misi accanto con un libro aperto.

Era il libro dell'arte della guerra di Machiavelli, alle pagine in cui Fabrizio Colonna illumina i comandi tornando di Lombardia. Domenico ascoltò attenta poi disse: «Ma, quante parole per niente! E' il libro di Garibaldi che in quattro pagine narra tutto quanto quel grand'uomo fece e disse in vent'anni».

Non aveva torto. Un'altra volta provai a leggere una scena del «Malato immaginario» di Molière. Fu contenta. Volle che glielo leggesse tutto. Si divertiva molto ai trucchetti per mezzo dei quali Molière risolve le sue situazioni. Ma, diceva, come fa, per esempio, Argante a non accorgersi dei tranelli di La Fontaine e di Beraldo e della malafede di Belinda? Non aveva torto. Difatti grande è l'ingenuità di quel vecchio teatro, ma non meno grande è l'ingenuità di quello nuovo.

Io devo confessare che mai nella vita ho avuto conversazioni così interessanti come quelle che mi ebbi con questa Domenica. E si che critici, artisti, storici e filosofi onorano sovente me sproverato della loro confidenza. Ma quello che guasta i loro discorsi è la saggezza, la saggezza che viene dalla cultura e dalla considerazione della propria posizione nel complesso sociale. I loro discorsi sono difatti tutti privi di quel grano di follia che è nei nostri, di noi illetterati, di noi operai; povera gente che lavora ingenuamente e si arrabbia, chi sulla pagina e chi sul lenzuola da strizzare. Noi siamo fatti in differente maniera, ma abbiamo il grano di follia. E non lo baratteremmo. Se non avessimo questo grano di follia, per noi non ci sarebbe mai né primavera, né estate, né inverno né autunno ma tutte le stagioni della vita sarebbero piatte e monotone e non ce ne andremmo per le strade di campagna con un giornale o con un libro.

Quel grano l'aveva pure Domenica nostra. E chissà lo diede a dividere prima reputando superflua la lungaggine del Machiavelli e poi ridendosi dell'ingenuità di Molière.

Insomma questo grano di follia non l'hanno certo quegli uomini i quali, cominciata la loro carriera arrampicandosi dietro i cascati, riescono a terminarla stralciando entro comodamente, come diceva Carlo Dossi che questo granello aveva.

E', al contrario, quello che hanno coloro i quali camminano a piedi e sempre a piedi camminano, anche, quando, inopinatamente, faranno quattrini. Perché, credetemi, chi va in carrozza o in automobile, non vede niente di quello che accade intorno. Ed è già difficile cosa sentire vivere una piccola umanità sudata tra i portatori da un punto a un altro in autobus.

Io mi esamino spesso, nelle ore di meditazione, quando sono tutto solo e me stesso, quando, cioè, non devo concedere nulla di me a nessuno e non è maschera sul mio volto, ma nudo sono, come allora che aiuto mio figlio piccolo

lissimo ad esprimersi e mi pare di trovare dentro me le parole nuove, come allora che insegno a mia figlia, più grande, il parlare onesto; abituandola, a chiamare ogni cosa col suo nome, pane se è pane, spigola se è spigola, non genericamente, pesce. Mi esamino e tiro le somme: il grano di follia c'è sempre. E se Dio mi condanna ancora al disagio questo è il meglio frutto della mia fatica e mi fa sapere che io non abbia ancora nulla concesso al pessimo gusto altrui se quel che dico o scrivo fa tuttavia arricciare il naso a chi m'ascolta o legge. Tal che ora che è ancora primavera e io mi sento come l'albero colpito, e sento argere sul mio corpo forze nuove, che non so se siano di buono o cattivo auspicio, rinnovo la mia preghiera di tutte le dolci stagioni: Fa mio Dio, ch'io sia sempre me stesso, fa che non si disperda in quelle poche oncie di grasso che mi sono permesso di mettere il piccolo grano della mia follia. Tu sai che ci vivo. Sai che a un sol patto ci rinuncerò, fra vent'anni; al patto che passi, tale e quale, nei miei figli.

E in verità non mi sento di fare altro baratto.

Giuseppe Longo



Un cartografo militare tedesco al lavoro

## Strani incontri su Danubio

Placidità apparente della vita fluviale - Una manovra difficile e la sosta a Tolna - Memorie di attentati inglesi fra le due rive - Pittoresche vicende degli equipaggi

Da uno scalo del Danubio, maggio

Si doveva fare scalo a Tolna per qualche ora, forse per una notte intera. L'ultima provvista di viveri era stata insufficiente per non so quale storia di carattere ammorbo e bisognava rifornire la dispensa («Patate, patate» - ripeteva la cuoca - «Se non ho patate che cosa do da mangiare a questi uomini?»).

Il comandante era molto seccato del contrattacco e brontolava: «Una notte perduta! Credetti di raddobbiare! A per poche ore di sosta, mettiamo pure che sia una notte...».

Allora il capitano mi trasse in disparte, mi fece un lungo discorso accorrendomi, poi mi condusse nella sua cabina e cominciò ad aprire i registri, a contare buste, a farmi leggere carte, ordini, elenchi e sollecitazioni, molte sollecitazioni. E concluse: «Come vedete noi abbiamo molta fretta, abbiamo sempre fretta. Quel giorno la navigazione sul Danubio mi si rivelò sotto un aspetto inaspettato. Il placido viaggio dei convogli, il pulsare monotono dei motori, le manovre lente dei rimorchiatori e delle battelle mascheravano dunque la fretta, una tremenda fretta».

«A tutta forza!».

Il fiume non ammette manovre concitate e spunti visibili di velocità: sembra che la vita fluviale sia regolata da un tranquillo ritmo naturale come il corso delle acque che l'uomo non può né rallentare né accelerare. Ma non è così. La lentezza, la placidità sono soltanto apparenti. Uomini e macchine lottano contro il tempo per guadagnare un'ora. Cumi di merci, petrolio, viveri, legname, carbone, ferro, macchine, ingombrano i porti d'imbarco. Impara anche sul Danubio la tirannia frettolosa della guerra. Ma, insomma, a Tolna dovevamo fermarci e l'equipaggio, dopo tutto, non se ne rammaricava.

L'approdo fu difficile: l'umore nero del comandante divenne tempestoso. Tre volte fu ripetuto il «non prima che ci potessimo fermare» davanti alle battelle. Il «non prima» fu la manovra che inverte la direzione del convoglio con una stretta contromarcia, manovra necessaria per noi poiché le imbarcazioni, per gettare l'ancora, dovevano prima scattare la prua alla corrente. Il convoglio si portò vicino alla riva per avere di fianco il maggiore spazio possibile, poi il rimorchiatore girò tutto il timone e virò di bordo, facendo la contromarcia. La prima schiera di battelle, giunta nel luogo in cui ha girato il rimorchiatore, girò anche essa seguendo fedelmente la scia. Altrimenti, tanto fa la seconda schiera dei barconi. Se pensate che dall'uno all'altro gruppo di imbarcazioni i capi di rimorchiatori sono lunghi una ventina di metri, potete immaginare la posizione del convoglio che viene a trovarsi quasi in cerchio: il rimorchiatore che ha già effettuato la curva risale con la prua contro corrente, mentre la prima schiera di battelle è ancora di traverso e la seconda schiera sta appena iniziando la svolta. Momento delicato: tutti gli uomini sono alle manovre, i megafoni urlano ordini, la sirena fischia imperiosa, gli organi stridono regolando il gioco delle catene.

La difficile manovra esige la perfetta cooperazione di tutti gli equipaggi e un tempestivo lavoro di motore e di timoni. Uomini e macchine sono in quel momento in pugno al comandante: una distrazione, un ritardo di pochi secondi nella manovra dei timoni o nello sforzo del motore può determinare svariate conseguenze. E alle volte la corrente o il vento fanno brutti scherzi. Quella sera, quando il rimorchiatore era a buon punto, il vento impetuoso cominciò a spingere la seconda schiera delle battelle verso la spiaggia. Il comandante sacramentò: «Si me va foras e, afferrata la leva dei comandi, trasmise alle macchine l'ordine di tutta forza». Il motore del «Piemonte» con impeto di elefante riprese in pieno la marcia passando davanti allo scalo senza fermarsi; gli satteroni dallo strappo di velocità furono riportati nel fiume dell'acqua.

Il «rondò», riesce

Per due volte la giostra fu ripetuta e sempre il vento ci buttava in fuori. Durante il secondo tentativo i cavalli di trazione andarono di traverso e una catena spazò il ponte del rimorchiatore, frantumando alcuni metri di parapetto metallico. Gli uomini si gettarono bocconi per non essere colpiti da quella tremenda frustata. La terza volta infine, favorita da un istante di calma, la manovra riuscì e il convoglio bene allineato si fermò contro corrente davanti allo scalo. Il «Piemonte» si era affiancato, dondolandosi, ad un altro grosso rimorchiatore, sulla poppa del quale spiccava un nome storico: «Radetzky». Strani incontri si fanno sul Danubio! Tre fischii di sirena: già le ancore. Uno stridio rugginoso: diciotto ancore piombano nell'acqua: il convoglio è fermo.

E ora scendiamo. Apprendiamo con una barcollata sul greto della riva. Ecco il pontile dei vaporet, un castello di legno, due fattorie, un'osteria. Dov'è Tolna? Il paese non è più sul Danubio. Il fiume ha cambiato corso evitando una lunga ansa. A Tolna ora passa soltanto un canale. L'acqua stagnante (il vecchio Danubio) buone per la pesca e la caccia ma non per navigare con i rimorchiatori. La strada costeggia il vecchio fiume in un sereno paesaggio di puzza. E' il tramonto, la campagna si stende gialla all'infinito e l'acqua ha riflessi violacei. Un cartello a lato della strada: «Tolna km. 11». Sono parecchi. Ma perché poi andiamo a Tolna? Non è un paese come un altro? No. Una buona parte dell'equipaggio è di queste terre. Chi non ha turni di servizio a bordo ha chiesto e ottenuto il permesso e s'avvia per la strada campestre verso il villaggio.

Primo a passare in bicicletta è il timoniere Bauer Anton. Ricordate? E' sposato da appena un mese e va a trovare la moglie. Lo accompagnano i saluti allegri e maliziosi dei camerati. Poi dall'opposta riva del Danubio arrivano in buon punto sopra un barcone-traghetto due carri nuovi trinati da robusti cavalli, e vi salgono alleggermente marinai, mozzi, gente delle battelle, uomini donne e ragazzi.

Gli scali di Katika

E' stata trovata anche una vecchia automobile in una rimessa dell'osteria e vi prendono posto altri uomini del «Piemonte». Sale sulla macchina anche Katika, la prospera cuoca del rimorchiatore col vestito nuovo a grossi fiori gialli. Costo medita di far provviste di paprika. Gli scali di Katika sono episodi imperdibili perché mari, gente e attrezzature come un'ostria alla nave e scende soltanto a Tolna; ma l'ultima volta — fu nell'ottobre scorso — dovette fare la strada a piedi e girò di non tornarsi mai più. Guernamento da marinaio, si capisce.

Tolna è un paese come tanti altri, lungo il grande solco del Danubio. Case di contadini, di pescatori, una bella chiesa, un caffè con osteria teigiana. Vi si arriva costeggiando il vecchio letto del fiume, dove navigano le barche panciute dei pescatori. I marinai del «Piemonte» e del suo convoglio, erano attesi: amici, parenti, mogli, fidanzate... Si formano gruppi animati, si va di casa in casa, si finisce tutti insieme nel «Kachan» con «vino», caffè con musica. I genitori, chiusi con un occhio steso sull'orlo di chiusura, l'orchestra suona le più belle canzoni teigiane. I giovanotti si stringono alle ragazze rapite dall'incanto di quella festa eccezionale, le invitano a bere e tracciano i bicchieri fuggendo gli occhi negli occhi delle loro belle, che è come fare una spavalda dichiarazione d'amore; i più audaci, dopo aver bevuto nello stesso bicchiere della donna, spazzano il vetro perché nessuno più beva in quel recipiente consacrato dall'amore. Passano le ore, passa così la notte. All'alba il comandante è già sul ponte; il timoniere alla ruota; il macchinista nel suo salone nella pancia del «Piemonte», tutti al loro posto. E' tornata anche Katika e si è gettata in cuccetta disgiunta dalla fatica, ma trionfante per le provviste di paprika e di paprika. Qualcuno si ricorda di chiedere ad An-

ton notizie della moglie. «Com'è andata?». Ma il tono scherzoso cade davanti al viso buio del secondo tentativo. Egli ha trovato la casa vuota; la moglie era stata trasportata all'ospedale in una città vicina. Anion ha trascorso la notte scrivendo una lunga lettera alla sua donna, poi se ne è tornato a bordo. «Ora — dice — chissà quando lei vedrà. Poi si attacca alla ruota del timone, che già il comandante impaziente ha girato il quadro di manovra e la lancetta è passata trillando dallo «stop» al «clenico», all'«amezza forza» e le macchine rombano forte. Il convoglio, con un magistrale rondò, si rimette in corrente e riprende il viaggio.

Due giorni dopo eravamo a Belgrado. Senza sosta — il «Piemonte» ha fretta, molta fretta — si proseguiva fra le rive serbe e romene, si oltrepassavano le gole rocciose di Moldova e le storiche «Porte di ferro» dove si accentrano inutilmente gli attentati inglesi per sbarrare, con delittuosi naufragi di navi piene di cemento, il passaggio scavato nelle rupi dei monti balcanici. Ed ecco nell'ampio corso inferiore del Danubio, fra la Romania e la Bulgaria. Il racconto del viaggio potrebbe avere qualche interesse turistico, ma non sono tempi, questi, di turismo. Si è voluto dare una idea dell'importanza dei traffici convogliati sul Danubio dominati anche essi dall'ombra dispotica della guerra, e descrivere le pittoresche vicende degli equipaggi i quali vivono undici mesi all'anno sui piccoli scali fluviali, così vicini alla terra e così lontani dalle loro case come se navigassero per mesi e mesi in pieno oceano. E' un piccolo pittore mondo marinaro che offre non poche curiosità tecniche e aspetti umani estremamente interessanti. Il mondo in cui abbiamo vissuto otto giorni anche noi, un mondo nel quale, come in ogni impresa che esiga una dura disciplina di lavoro e qualche ardimento, è presente la bandiera italiana.

Ettore Doglio

La morte del Principe Giorgio di Baviera

Ieri sera si è spento a Roma, nella villa San Francesco al Fanti, il Principe monaco Giorgio di Baviera.

Monseignor Giorgio Wittelsbach, Principe di Baviera, canonico della Basilica vaticana, era stato colpito al primo dello scorso mese da influenza che poi era degenerata in polmonite e pleurite. Monseignor Giorgio Principe di Baviera era nato a Monaco il 2 aprile 1880 da Leopoldo di Baviera e Gisella, Archiduchessa d'Austria. Giunse alla carriera militare paracaduto alla guerra europea col grado di colonnello. Al termine di essa, ritiratosi ad Innsbruck, si fece sacerdote. Nel 1926 fu nominato da Pio XI canonico di S. Pietro.

## Passione coloniale di Trieste

Uno studio diligente sulla scoria dei giornali dei primi due decenni del secolo

Giuliano Gaeta, uno studioso nostro che veste oggi la sua divisa d'ufficiale, sembra avere una predilezione per le ricerche interessanti. Anni addietro studiò Trieste durante la guerra mondiale alla luce dei giornali che vi si pubblicavano in quel tempo; oggi, in un ampio quadro delle Edizioni Delitto, intitolato «Trieste e il colonialismo italiano», rivolge il suo studio ai problemi coloniali nel quali fu involta l'Italia prima del 1915, rispecchiando nell'interessamento che vi presero i giornali di Trieste allora irredenta, e quindi, in apparenza, meno materialmente interessata alla soluzione nazionale di quei problemi, che talvolta sembravano perfino voler distrarre lo spirito della Nazione dal sacro impegno di prepararsi al riscatto delle terre irredente.

La ricerca paziente del Gaeta non solo gli dimostrò che l'interesse di Trieste, attestato dai suoi giornali, alle «sviluppi» coloniali d'Italia non fu inferiore a quello di qualsiasi altra città, ma perfino talvolta lo precorse, superandolo poi in calore e in costanza di convincimento. D'altra parte, pure accennando, come andava accennando, il carattere nazionale di questo interessamento della città irredenta per ogni manifestazione della Patria e per ogni manifestazione della sua intraprendenza e del suo spirito militare, lo studioso nostrano tace che, come città italiana la quale vedeva il suo avvenire nell'ambito dell'Italia, Trieste aveva, anche nel campo pratico, le stesse ragioni delle altre città italiane di desiderare che l'Italia si avvantaggiasse di espansione coloniale.

Questo i triestini lo comprendevano molto bene, essendo essi popolazione mercantile e marinara, disposta per natura, e quasi abitudine, a vedere con simpatia ogni stabilimento di colonia in paesi lontani, e specialmente di quelle colonie in possesso diretto con le quali l'attività di scambi non subisce né conoscenza né ostacoli. Menomata la potenza di Venezia nel secolo XVIII e sostituita in gran parte da quella dell'Impero austriaco, sortita allora da uno Stato di gran lunga più forte, Trieste assunse anche la parte di Venezia, e fu, per un istante, una città di gran lunga più forte. Trieste assunse anche la parte di Venezia, e fu, per un istante, una città di gran lunga più forte. Trieste assunse anche la parte di Venezia, e fu, per un istante, una città di gran lunga più forte.

Le testimonianze di questo orientamento dei triestini e delle azioni in cui esso si manifestò, sono state dal Gaeta desunte largamente dai volumi di Giuseppe Stefani su le Assicurazioni Generali e sul Lloyd Triestino, dai capitoli di Bruni e di Negrelli, proiettati nel fascio di Luciano Giulio Sestini su la Riforma Adriatica di Sicilia, e ordinando però il frutto di altre sue personali ricerche. E il primo punto culminante di questa cronaca è l'attentato fatto dalla città di Venezia verso il Mediterraneo, e naturalmente veduto dal Gaeta, nell'interesse davvero straordinario di Trieste e del maggiore suo finanziere di quel tempo, il barone Pasquale Revoltella, verso il taglio dell'istmo di Suez e per la restaurazione del Mediterraneo nel suo posto di massima arteria commerciale del mondo. Da quando Luigi Negrelli progettò quell'opera grandiosa fino al giorno che, impossessatosi di essa, Ferdinando Lesseps la condusse a fine, ossia per un periodo di più di vent'anni, Trieste fu al centro di un lavoro sempre più più caldi, feuri e sollecitati del gigantesco lavoro.

Stogliando le collezioni di giornali triestini dei decenni che poi seguirono, il nostro studioso nota e documenta la unanimità della stampa cittadina (non solo dell'«Indipendente» e del «Giornale») irredentista, ma perfino dell'«Eco», di colore malvaceo e più che screziato di austriacismo, nel sostenere con piena fiducia i primi esperimenti coloniali dell'Italia sul Mar Rosso, mentre la maggior parte dell'opinione pubblica italiana appariva indecisa, pronta a svenarsi alle prime difficoltà, e ondeggiante tra l'africanismo e l'antiafricanismo davanti l'impresa di Suez. Non solo la stampa triestina mostrava di comprendere ciò che l'Italia operava con mezzi talvolta manchevoli, ma con la retta visione del proprio avvenire bensì avvertiva pure in quei giorni che un po' il qualunquismo della vita non chiamava triestino e fu tra gli irredentisti più fervidi, Filippo Zamboni, fosse uno dei più appassionati assertori del diritto di conquista sul Turchia, dove aveva trascorso alcuni anni della sua vita d'esule, e un altro triestino, Guido Ravasini, amico di Garibaldi, fosse il primo ad avvisare il governo di Roma del preparativo militare francese per l'invasione della Tunisia, e ancora un triestino, Gustavo Blicheri, irredentista notorio, gariboldino, ferito a Bezzecca, tenente poi in carcere austriaco per quattro mesi sotto il sospetto che fosse stato lui a preparare le bombe di Oberdan, avesse apparturato, fin dal 1887, al coraggioso manipolo

che fondò la prima colonia italiana in Abissinia, nel paese del Bogos. E un altro triestino, più tardi, doveva essere l'iniziatore delle imprese commerciali d'onde ebbe sviluppata la Somalia italiana.

I fatti degli uomini attestarono dunque non meno che gli articoli della stampa la preparazione spirituale di questa città a intendere, ad appoggiare, e seguire con fiducia, le concessioni e le imprese del giovane colonialismo italiano. Il Gaeta trova nelle collezioni dell'«Indipendente», nella storia del «Piccolo», i documenti delle giornate vibranti e commosse che Trieste visse l'anno dello sbarco a Massaua, l'anno della spedizione San Marzano, che ridusse a ragione il negus imbalanzito, e via via nei vari giorni più luminosi e più foschi che pur si chiusero col consolidamento della nostra Colonia Eritrea. E si giunge finalmente a quei giorni di indescribibile entusiasmo nei quali si iniziò la conquista di Eritrea e l'Italia superò con audacia la complicata e minacciosa rete diplomatica che Parigi da una parte e Vienna dall'altra andavano tendendo per farla fallire all'impresa. L'autore delle interessanti pagine che ci è piaciuto scorrere, ci mostra un poco meravigliato del ritratto dei giornali triestini nei giorni che precedettero la comparsa della flotta nostra nelle acque di Tripoli. Certamente egli non sa, e pochi lo sanno, che il Governo di Roma aveva in quel momento ammonito in riservata forma i giornali che potevano passare per rappresentativi, compresi quelli di Trieste, a usare la massima cautela nel colore l'imminenza dell'azione libica, trovandosi l'Italia in quei giorni (ricordiamo la frase testuale) «a camminare sopra un filo di rasoio».

Il momento era in verità assai grave, e tuttavia fu superato e condusse a conclusioni assai liete. La storia così insegna che momenti all'apparenza altrettanto e più gravi hanno tuttavia il loro filo di luce che guida ai felici esiti. E così fu nel caso di Trieste. Ma non fu opera inutile il cercar di ricostruire di tappa in tappa il cammino seguito da una coscienza coloniale di questa città, anche prima che essa appartenesse di fatto all'Italia, ma con la visione del bene che dalle iniziative d'oltremare avrebbe avuto l'Italia. E che essa, come si è visto, non ne aveva.

Silvio Benco

## I Buoni del Tesoro 1950

Prossima estrazione dei premi di 1 milione e mezzo milione

Roma, 1. Il Ministero delle Finanze comunica che il giorno 10 corrente, alle ore 9, avranno inizio, presso la Direzione generale del Debito pubblico, le estrazioni dei premi da un milione e mezzo milione, assegnati ai Buoni del Tesoro novennali della 19 Serie (da uno a diciannove scadenza il 15 febbraio 1950-XXVIII). Le estrazioni per i premi di minore importo saranno eseguite nei giorni successivi.

Le formalità preliminari di estrazione (imbuissamento delle schede destinate ai sorteggi) saranno eseguite presso detta Direzione Generale, il giorno 9 corrente, alle ore 9. A tutte le accennate operazioni può assistere il pubblico.

## Una precisazione in merito a una condanna del Tribunale speciale

Roma, 1.

In merito al comunicato apparso sulla stampa del 27 e 28 maggio circa alcune condanne irrogate dal Tribunale speciale per la difesa dello Stato, a tali Tagliavia Carlo, Tagliavia Iole, Tagliavia Adriano, Tagliavia Carla ed altri, per rila. solo di buoni falsi di prelevamento per grano da semina, si precisa quanto segue: A) nessuna delle persone condannate è mai stata o è alle dipendenze dell'Unione agricoltori di Genova e comunque delle organizzazioni sindacali degli agricoltori; B) la disciplina del rila. (sic) buoni grano da seme, situata in provincia di Genova, non è stata mai svolta da quell'Unione agricoltori; C) la sentenza del Tribunale speciale rappresenta l'unico atto di una denuncia fatta a suo tempo proprio dal direttore dell'Unione agricoltori di Genova, il quale ebbe a riscontrare personalmente l'irregolarità commessa da coloro che sono stati esemplarmente condannati e che, si ripete, non sono, né ora né mai, stati impiegati dell'Unione agricoltori.

## ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

## Le probabilità di sopravvivenza e i benefici dell'Assicurazione-Vita

La famiglia deve essere difesa e protetta con mezzi adeguati: la difende e la protegge lo Stato, che la considera la base stessa della Nazione; la deve difendere e proteggere colui che ne è capo, perché in esso si assommano tutti i suoi affetti più puri.

Ogni padre onesto vuole dare la migliore educazione ai suoi figli ed aspira a procurar loro una sistemazione sociale sotto ogni aspetto soddisfacente.

Ma è egli sicuro di poter portare a compimento l'opera sua?

In altre parole, ha egli la certezza che la sua attività, il suo lavoro indefesso potranno accompagnare i figlioli fino al momento in cui essi saranno in grado di vivere con i loro guadagni?

Purtroppo tale certezza non esiste per nessuno.

Date uno sguardo alla seguente tabella indicatrice delle sopravvivenze su ogni mille maschi al termine dei dieci anni successivi ai singoli gruppi di età in essi indicati:

ETA' INIZIALE	Su ogni mille maschi risultano sopravvissuti al termine dei periodi di 10 anni
ANNI 25	955 INDIVIDUI
ANNI 30	949 INDIVIDUI
ANNI 35	939 INDIVIDUI
ANNI 40	924 INDIVIDUI
ANNI 45	900 INDIVIDUI
ANNI 50	862 INDIVIDUI

E se tale tabella non vi sembra sufficientemente dimostrativa, eccone un'altra che in luogo delle cifre di sopravvivenza, espone quelle corrispondenti di mortalità:

ETA' INIZIALE	Su ogni mille maschi muoiono nel periodo di dieci anni successivo
ANNI 25	45 INDIVIDUI
ANNI 30	51 INDIVIDUI
ANNI 35	61 INDIVIDUI
ANNI 40	76 INDIVIDUI
ANNI 45	100 INDIVIDUI
ANNI 50	138 INDIVIDUI

Sono cifre chiare, che ci parlano della fatale precarietà della nostra vita, ma non devono impressionare, dobbiamo considerarle freddamente perché anche nella peggiore delle ipotesi, abbiamo un mezzo sicuro per riparare al danno economico derivante da una morte prematura e cioè l'assicurazione sulla vita.

## L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

le cui polizze sono garantite anche dallo Stato e godono inoltre del beneficio di partecipare agli utili annuali dell'Azienda, offre per tale scopo ai previdenti svariatissime forme assicurative ordinarie e popolari, o contrattato individuale o collettivo.

## ESEMPIO

Un professionista di anni 30 è ammogliato e ha già due figli in tenerissima età; guadagna bene, ma tutta è assillato dal pensiero di poter venire a mancare prima di aver potuto accumulare un capitale a favore della sua compagna e dei suoi bimbi.

Per evitare quest'ansia e per poter vivere invece una vita tranquilla stipula con l'Istituto un contratto d'assicurazione per

## CENTOMILA LIRE

nella forma «vita intera a premi vitalizi», impegnandosi a corrispondere, vita natural durante, un premio annuo di Lire 1.960, che si riduce a circa L. 1.843, per la partecipazione agli utili.

In qualsiasi momento egli venisse a mancare, anche entro il primo anno di contratto, i suoi cari riceverebbero immediatamente in contanti l'intera somma assicurata di L. 100.000.

Se poi il citato professionista volesse limitare ad esempio a 30 anni il periodo di pagamento dei premi, scegliendo all'atto la forma «vita intera a premi temporanei», dovrebbe pagare per detto periodo, L. 2.200, che si ridurrebbe a circa L. 2.097 per la partecipazione agli utili, fermo restando che in qualsiasi momento egli venisse a mancare dopo perfezionata la polizza, i beneficiari riscuoterebbero immediatamente in contanti l'intero capitale assicurato di L. 100.000.

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI ALLE AGENZIE DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI.



